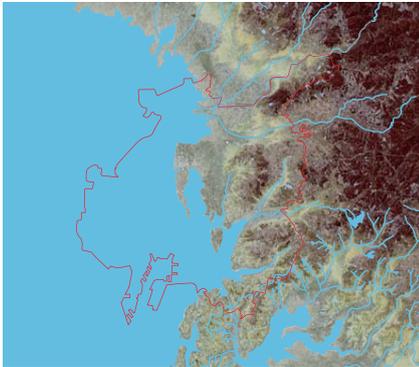


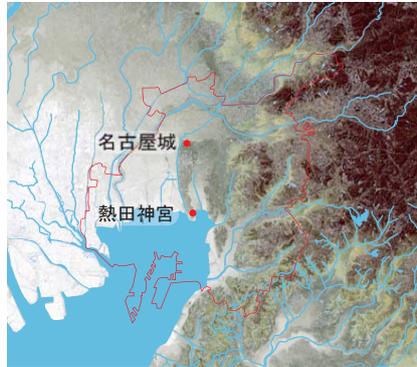
低炭素都市2050なごや戦略(概要版)

～低炭素で快適な都市なごやへの挑戦～

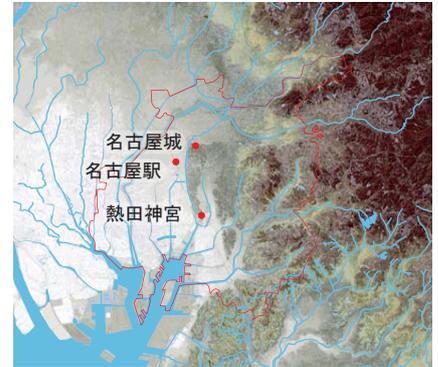
名古屋の地形の移り変わり



紀元前4000年



名古屋城築城1610年



現在2009年

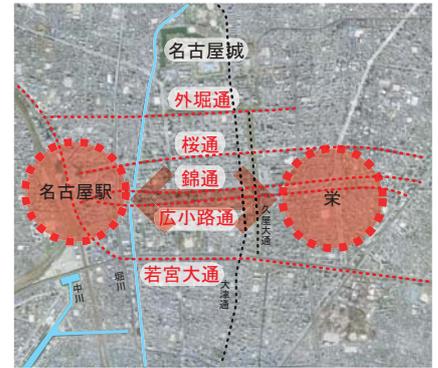
近代化による都市構造の変化(縦軸から横軸への移り変わり)



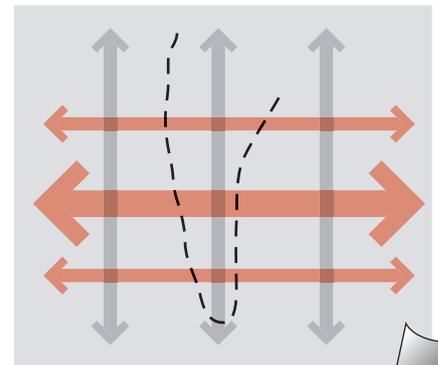
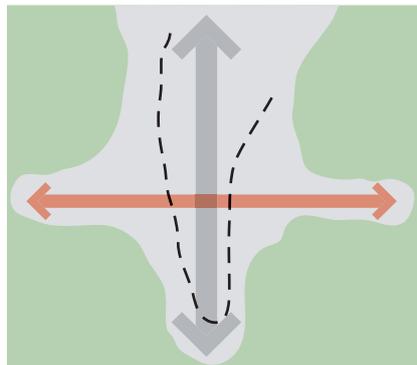
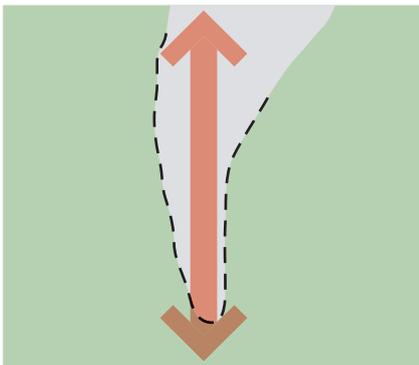
1877年



1908年



現在2009年



背景 気候変動の深刻化と化石燃料枯渇の懸念

化石燃料を消費して二酸化炭素（CO₂）を大量に排出して温室効果ガスが増え、地表面の温度が上昇しています。これを地球温暖化と呼んでいます。地球温暖化の進行により、記録的な猛暑や低温、集中豪雨や干ばつなどの異常気象が起こりやすくなります。その結果、感染症の増加、農林漁業や生態系への被害など、多方面への影響が懸念されています。

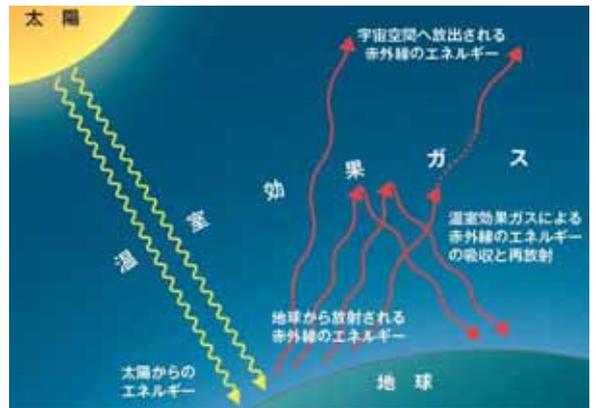


図 地球温暖化のしくみ（出典 2）

2030年、世界のエネルギー需要は、現状の1.5倍以上になると見込まれます。原油の供給不足と価格高騰などによってエネルギー不足になる可能性があります。化石燃料消費量を削減するとともに、国内で持続的に生産できるエネルギーへの転換を進める必要があります。

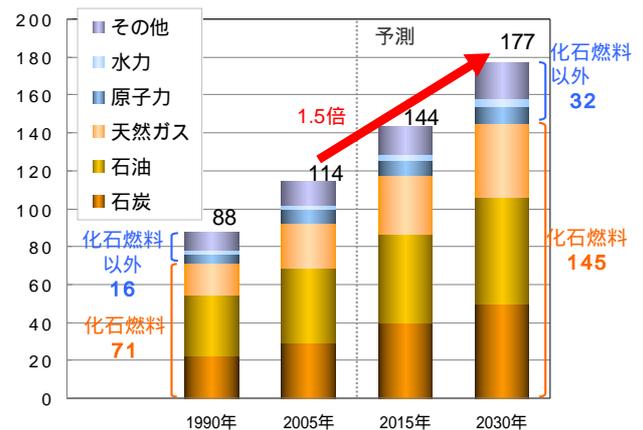


図 世界のエネルギー需要予測(資源別) (出典 3)

国際的にも、低炭素社会に向けた議論が活発化しています。主要国首脳会議（G8）で2050年までに世界の温室効果ガス排出量を半減させることが共有されました。

現状と認識 果たすべき役割と豊かさや快適さの追求

世界で排出量を半減するため、全ての人々が平等に負担を分かち合うとすると2t-CO₂/人・年以下にしなければなりません。日本であれば8割削減に相当します。

名古屋市の一人あたりのCO₂排出量は7.4 t-CO₂/人・年で全国平均を下回っています。素材産業などを他都市に依存して産業部門からの排出量が少ないことと、運輸部門からの排出量が多いことが特徴です。



図 国別一人あたりCO₂排出量(2005年)

今後、化石燃料消費の削減や環境負荷の低減と併せて、気候変動に適応できるような防災性能の強化や少子高齢化への対応、豊かさや快適性の確保にも取組まなければなりません。さらに、化石燃料に過度に依存しない低炭素型の都市への転換を通じて、新たな産業の創造や雇用拡大などを実現し、持続的な発展を支えていく必要があります。

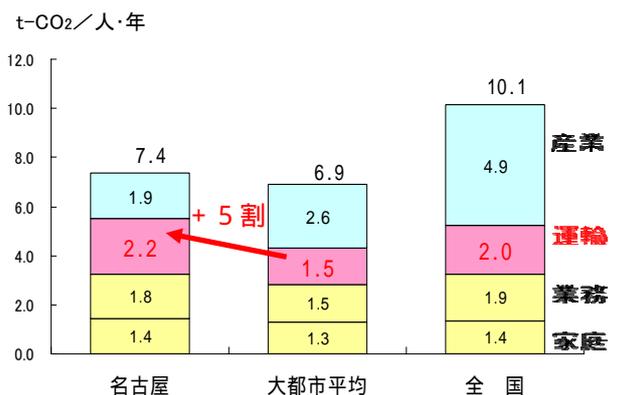


図 部門別一人あたりCO₂排出量(2005年)

4つの視点

低炭素都市の構築に向けて

低炭素都市の構築に向けて以下の4つの視点をもって取り組めます。

まちづくり	集約型都市構造*1への転換、自然と共生する都市	駅そば生活圏の創生 自然や風土を生かした冷暖房のいらぬまち・自然の再生 自動車主体から公共交通、歩行者・自転車へのシフト
ものづくり	最新環境技術と知恵を取り入れた都市	<ul style="list-style-type: none"> ■全ての機器・自動車の超省エネ・超低燃費対応 ■自然空調*2で快適に暮らせる建築物の普及 ■次世代型公共交通システム*3の普及
エネルギー	化石燃料から自然エネルギーへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ■太陽光や熱利用などの自然エネルギーの導入 ■エネルギーを有効利用する面的共同利用 ■廃棄物・バイオマス等の未利用資源の有効活用
社会システム	低炭素ライフスタイル・ビジネススタイルの普及	<ul style="list-style-type: none"> ■社会全体での環境配慮行動の「見える化」 ■都市間・伊勢湾流域圏など広域連携の実現 ■市民パワーによる低炭素ライフスタイルへの転換

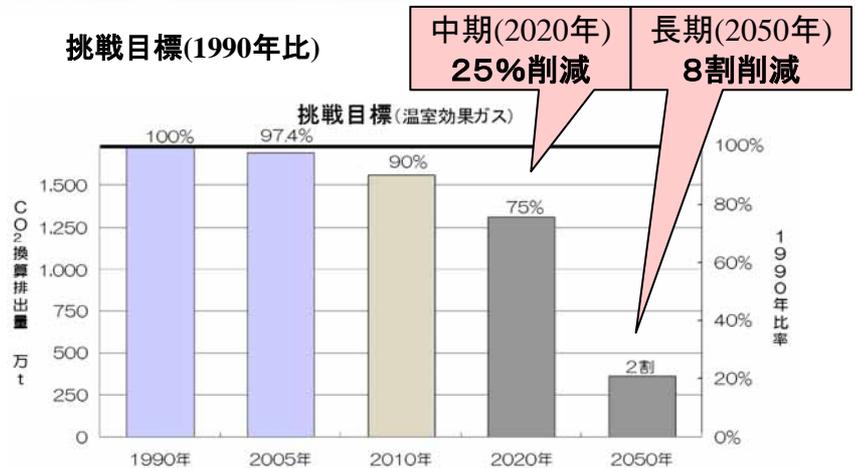
*1 駅を中心に住宅・店舗・職場・利便施設が集積し、公共交通機関や徒歩、自転車などが中心で暮らせるコンパクトなまちの構造
 *2 緑や風の道から運ばれる冷気を効果的に活用したり、建物外部では緑のカーテン・屋上緑化などにより熱を遮断するような自然を活用する空調をいいます。
 *3 IMTS（電波磁気誘導式のバス、専用路では無人運転が可能）、ちょい乗りバス（ちょっとした移動に気軽に乗れる交通機関）などがあります。

削減の目標

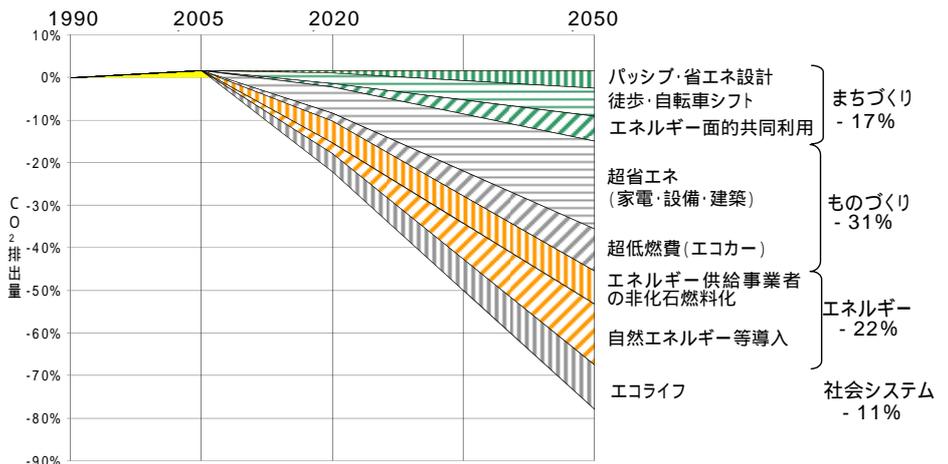
挑戦目標とマイナス80%のロードマップ

長期（2050年）の一人あたりの排出量を日本全体で8割削減するのと同じ割合で、名古屋市でも、1990年と比べて温室効果ガス排出量の8割削減にチャレンジします。

挑戦目標(1990年比)



中期（2020年）の挑戦目標は、まちづくりやライフスタイルの転換などに積極的に努めることで、25%削減とします。



上図: 名古屋市の温室効果ガス排出量と挑戦目標量
 下図: CO₂排出量削減の試算 (ロードマップ)

将来像として、総合目標と3つの生活像を提案します。

総合目標

低炭素で快適な都市 なごや

歩いて暮らせる化石燃料消費の少ないまち
自然豊かで、冷暖房のいないまち
市民と事業者、行政の協働が創る低炭素なまち

個別方針 駅そば生活 歩いて暮らせる駅そば生活

めざす
将来像

- ▶住宅・店舗・職場などが駅そばに集積し、徒歩や自転車、公共交通で暮らすことができ、利便性と身近な自然を享受できる生活圏を形成しています。
- ▶歩いて楽しい都心づくりと駅そばへの土地利用の集約化に合わせて、自然環境の保全とエネルギーの共同利用が進んでいます。

ここでは、「駅そば圏」を、現在の鉄道系駅（162駅）半径800mの圏内と定義しています。「駅そば」とは、「駅を身近なもの」ととらえる空間的・心理的な概念で、その範囲は今後の詳細な検討や議論が必要です。

また、2050年の名古屋市の人口は「200万人」として人口密度を算出しています。

指標	現在	2050年
駅そば圏人口比率	63%	75%
参考値（人口密度）	(79人/ha)	(85人/ha)

個別方針 風水緑陰生活 身近な自然を享受できる生活

めざす
将来像

- ▶地形や水系、植生などの自然を生かしたまちづくりによって、雨水が浸透し、水害などの災害に強い都市となり、ヒートアイランド現象が緩和され、安全で快適に暮らしています。
- ▶空地は河川・運河・緑地周辺に集約され、塀の生垣化や二重植栽などを始めとする緑陰街区・街路とともに、小川の再生などにより、緑の回廊・水の回廊を形成し、風が通り生命が息づく自然豊かな環境軸となっています。
- ▶駅そばでは街路や街区の緑に囲まれて、憩いの空間が享受され、周辺地域では、まとまりのある緑地・農園が保全・再生され、地産地消・旬産旬消を楽しむライフスタイルが定着しています。

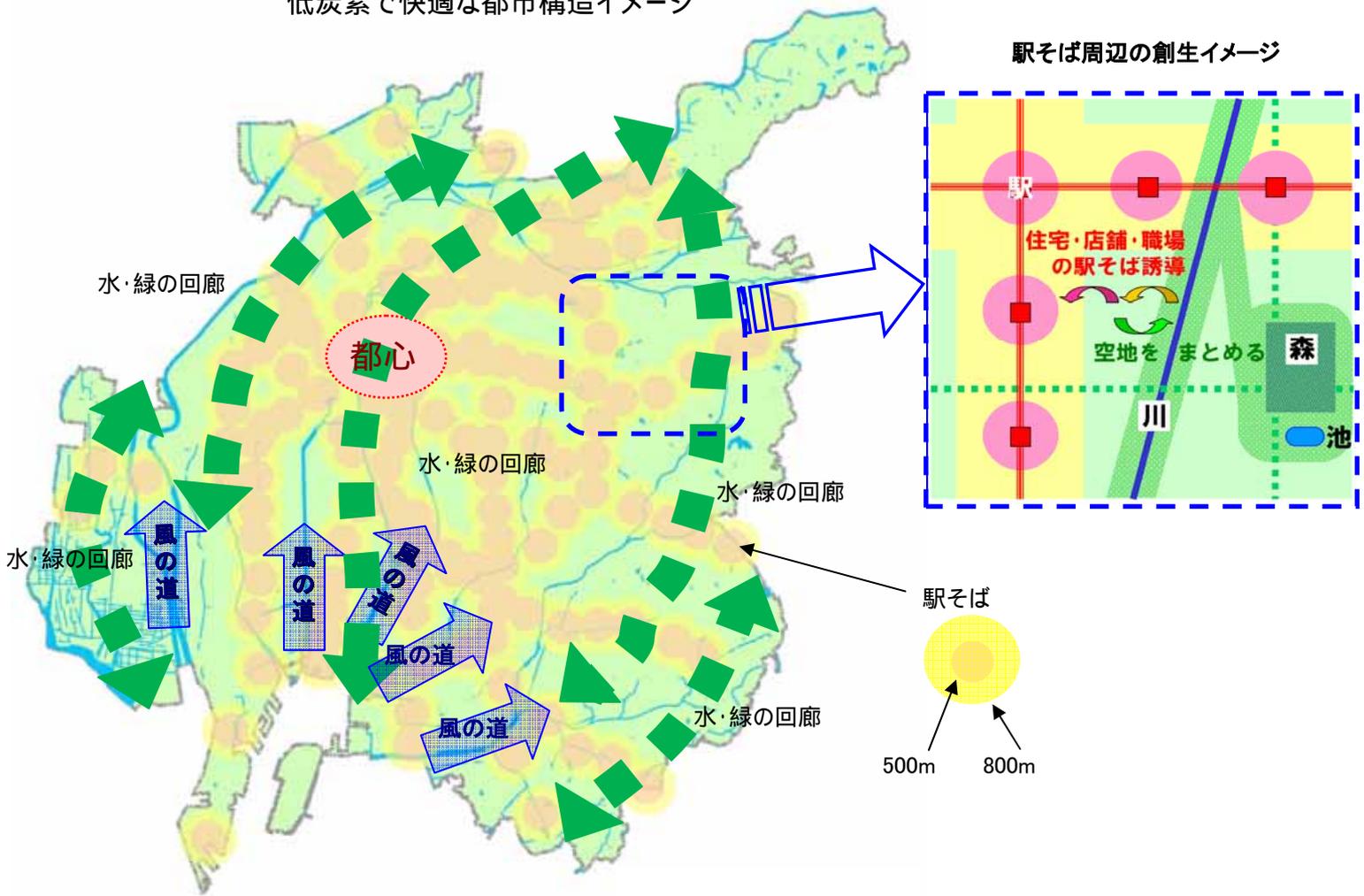
指標	現在	2050年
緑被率	25%	40%
水の流れ		
雨水の浸透・貯留率	14%	33%
雨水の蒸発散率	24%	31%
雨水の直接流出率	62%	36%

既存インフラの環境ポテンシャル最大化イメージ

都心部またはその周辺の環境軸などを、低影響開発による二重植栽や小川の再生、道路の植栽と民有地との連携植栽などにより、環境ポテンシャルの最大化が図れます。

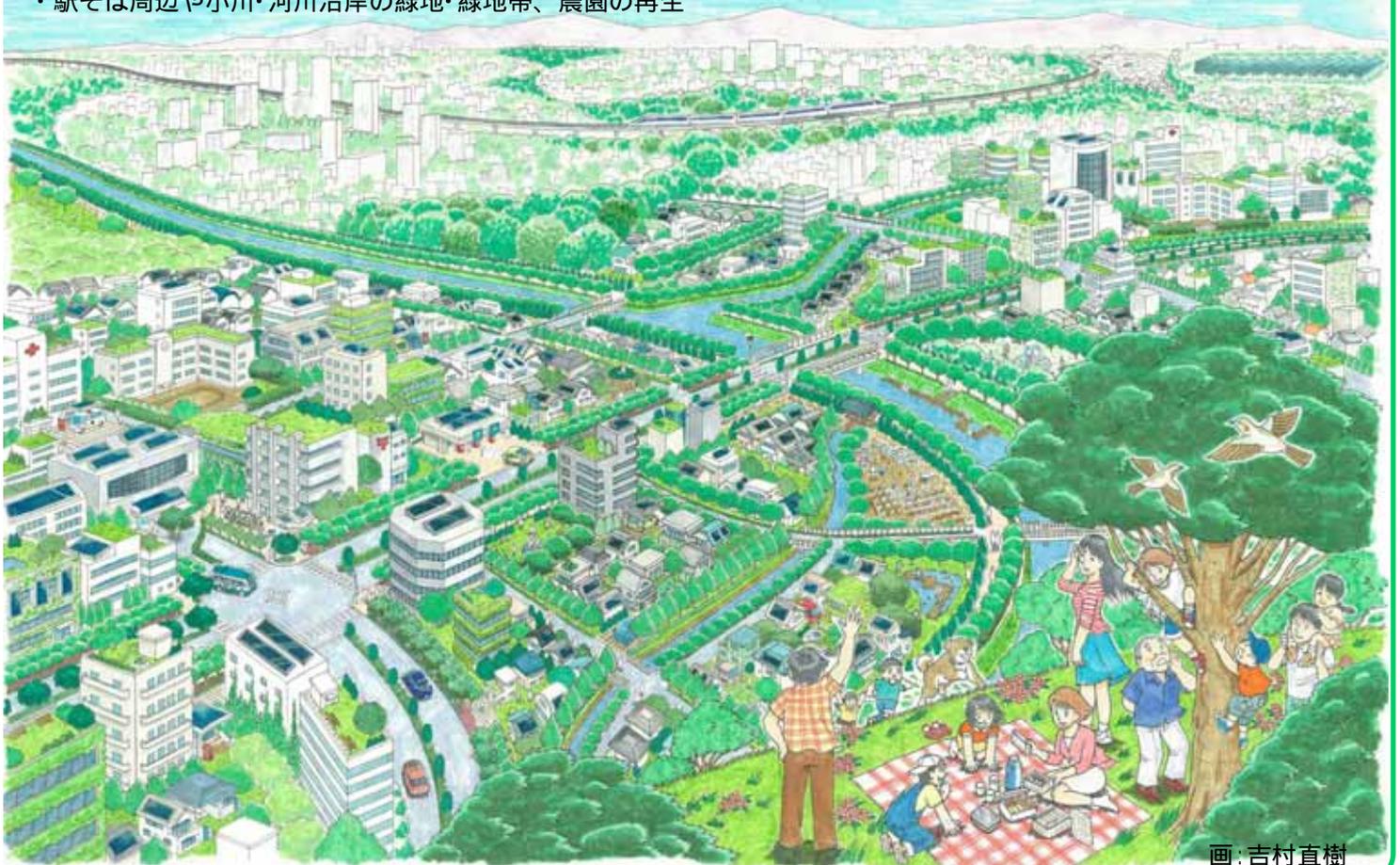


低炭素で快適な都市構造イメージ



目指す将来像のイメージ

- ・ 駅そば内の住宅・利便施設、緑陰街路・緑陰街区
- ・ 壁面や屋上緑化、太陽光発電システム、メガソーラー発電システム
- ・ 駅そば周辺や小川・河川沿岸の緑地・緑地帯、農園の再生



画：吉村直樹

くるま 自動車利用に伴うCO₂を減らす生活

めざす
将来像

- 駅そば生活圏では、徒歩・自転車中心の移動が定着し、駅そば生活圏との移動は、公共交通の乗り継ぎ利便性の向上や環境的にやさしい次世代型交通システムの普及などにより脱マイカーのライフスタイルが定着しています。
- 自動車はCO₂排出量の少ない低炭素カーが使用され、情報通信技術を駆使したITS（高度道路交通システム）の活用などによって無駄がない自動車利用が行われています。
- 鉄道利用や共同集配送などによって、環境にやさしい物流が定着しています。

指標	現在	2050年
自動車分担率	42%	25%

自動車分担率とは、徒歩などを含めたすべての交通手段の中で自動車を使う割合のこと(自動車依存度)。現状は、2001年のパーソントリップ調査によるもの。

すまい・しごと 超省エネ、自然空調による快適な生活

めざす
将来像

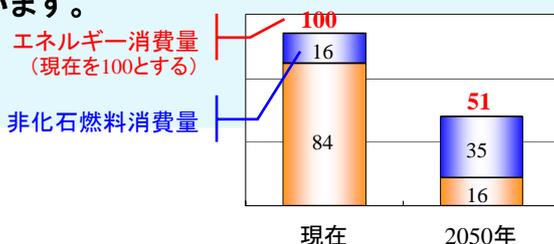
- 太陽光や自然の風を可能な限り活用した設計や機器などが普及し、自然空調によってエネルギー消費が少なく快適な長寿命の住宅や建物で生活やしごとが行われています。
- エネルギー効率の良い機器やシステムを導入して、エネルギーが無駄なく活用されています。
- 環境性能やエネルギー消費が表示される「見える化」により、省エネ行動を実践しています。

指標	現在	2050年
家庭・業務の1人当たりエネルギー消費量	1	0.6

地域エネルギー エネルギーの地産地消

めざす
将来像

- 自然エネルギーや新エネルギーが飛躍的に導入され、それらを活用した低炭素なライフスタイル、ビジネススタイルが定着しています。
- 駅そば生活圏を中心としてエネルギーの面的共同利用が普及し、低炭素エネルギーへの転換、都市排熱の有効活用や燃料電池の導入により、CO₂排出量はわずかにとどまっています。
- 伊勢湾流域圏における広域連携等により、自然エネルギー等の開発や普及が進められています。



指標	現在	2050年
エネルギー消費量	1	0.5
非化石燃料消費量	1	2.1

個別方針 **低炭素社会を支える市民協働パワー**

めざす
将来像

- 幅広い世代に対して環境教育が行われており、地域への愛着と高い環境意識を持った市民が多く、環境に配慮したライフスタイル・ビジネススタイルが定着しています。
- 環境配慮行動の「見える化」が進み、環境に配慮すると得をする仕組みが整っています。
- 環境意識の高まりから、主体的にまちづくりに参加する市民も大勢見られ、市民・事業者の協働パワーが浸透しています。

コミュニティサイクル(都市型レンタサイクル)や低炭素カーのカーシェアリング



複数のステーション間で利用できるコミュニティサイクルや、低炭素カーによるカーシェアリングなどのしくみを普及することで、自動車からのCO₂排出量を大幅に削減することが期待できます。



放置自転車を活用したコミュニティサイクル「名チャリ」

太陽の自然エネルギーを活用したソーラータウン

太陽光発電などの分散型電源は、地球温暖化防止やエネルギーの輸送損失をなくすなどの視点から注目されています。さらに、工務店や民間事業者などと連携することにより、その電源を面的に整備することで、より効果的な自然エネルギーの導入が図れます。



写真:「太陽光発電システム実証試験地区(群馬県太田市PalTown城西の杜)」

出典 5



画: 吉村直樹

出典・提供

- 1 平賀達也氏 (株)ランドスケープ・プラス代表取締役
- 2 環境省パンフレット「STOP THE 温暖化 2008」
- 3 「World Energy Outlook 2007」
- 4 平賀達也氏 (株)ランドスケープ・プラス代表取締役
- 5 独立行政法人新エネルギー・産業技術総合開発機構公式ウェブサイト

「脱温暖化2050なごや戦略」策定検討会委員

平成21年11月

名古屋市環境局地球温暖化対策室

住 所: 〒460-8508 名古屋市中区三の丸3丁目1番1号

T E L : 052-972-2693 F A X : 052-972-4134

E-mail : co2@kankyokyo.city.nagoya.lg.jp

この概要版は古紙バルブを含む再生紙を使用しています。

2050 film of NAGOYA



縄文時代（紀元前4000年）

風光り、

自然と人の命が巡る物語が
この地に誕生した



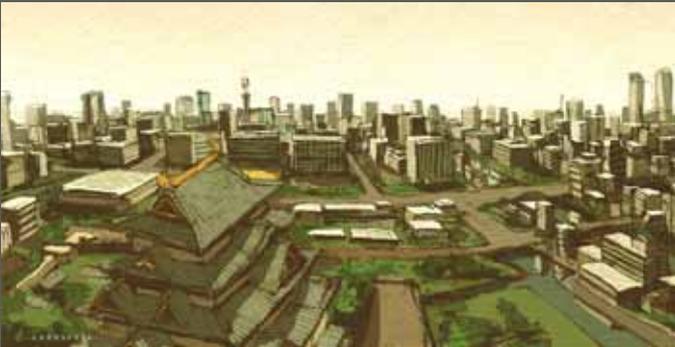
江戸時代（名古屋城築城1610年）

風は南北に流れ

春は桜の堀川 秋は紅葉の七寺

ぜいたくはなくても

人々は四季折々を楽しんだ



そして今（2009年）…

（もう一度 風を導け…）



2050年

時を重ね 繰り返されるのは
自然と人の命の営み

耳を澄まし 聞こえるのは
いつしか風と交わした物語

風が運ぶ未来は どこかなつかしい
でも誰もまだ見ぬ 生命よぶ都市

手がかりはここにある さあ風を導き
いざ 生命都市なごやへ



風は何千年も変わらず
巡っているのだから…

Produced by Tatsuya Hiraga

Compose & arranged by Akio Morimoto

Story & voice by Rika Ogihara

1

1A

2

2A

3

3A